

QUỐC HỘI KHÓA XIV
ĐOÀN ĐẠI BIỂU QUỐC HỘI
TỈNH BÌNH DƯƠNG

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập – Tự do – Hạnh phúc

Số: 197/ĐĐBQH-VP

Bình Dương, ngày 05 tháng 8 năm 2020

V/v trả lời kiến nghị cử tri

Kính gửi:

- Ủy ban Mặt trận Tổ quốc Việt Nam thành phố Thủ Dầu Một;
- Ủy ban Mặt trận Tổ quốc Việt Nam thành phố Dĩ An.

Ngày 5/5/2020, Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Bình Dương tiếp xúc cử tri trước Kỳ họp thứ 9 – Quốc hội khóa XIV với cử tri thành phố Thủ Dầu Một và thành phố Dĩ An theo hình thức trực tuyến. Tại Hội nghị, Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh có nhận được ý kiến - kiến nghị của cử tri với nội dung như sau:

“Cử tri đồng tình và hoan nghênh Nghị định 100/2019/NĐ-CP ngày 30/12/2019 của Chính phủ quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ và đường sắt đã góp phần đáng kể trong việc kéo giảm tình trạng tai nạn giao thông do vi phạm nồng độ cồn. Tuy nhiên, cử tri cho rằng việc xử phạt người điều khiển xe đạp theo quy định tại điều 8 của Nghị định là chưa phù hợp. Do đó, đề nghị xem xét bỏ quy định xử phạt đối với người điều khiển xe đạp, xe đạp máy (kể cả xe đạp điện) tại điều 8 của Nghị định”.

Nội dung kiến nghị của cử tri đã được Bộ Giao thông vận tải trả lời tại Công văn số 6705/BGTVT-ATGT ngày 10/07/2020 như sau:

Trong những năm vừa qua công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông (TTATGT) luôn được Đảng, Quốc hội, Chính phủ, các Bộ ngành, địa phương và cả xã hội quan tâm vào cuộc; nhiều giải pháp cấp bách và lâu dài về bảo đảm TTATGT đã được triển khai thực hiện quyết liệt, đồng bộ trên phạm vi cả nước, bước đầu đã đạt được những kết quả đáng khích lệ, liên tiếp trong 08 năm vừa qua tai nạn giao thông liên tục được kiềm chế và giảm cả ba tiêu chí (số vụ, số người chết và số người bị thương), số liệu thống kê cho thấy, trong 06 tháng đầu năm 2020, tình hình TTATGT trên toàn quốc đã có nhiều chuyển biến tích cực, TNGT đã giảm sâu nhất trong nhiều năm qua cả về số vụ, số người chết và số người bị thương so với cùng kỳ. Tuy nhiên, công tác bảo đảm TTATGT vẫn còn một số tồn tại hạn chế: số vụ tai nạn giao thông, số người chết và số người bị thương vì tai nạn giao thông vẫn ở mức cao; ý thức chấp hành pháp luật của một bộ phận người tham gia giao thông còn chưa cao, không chỉ ở người điều khiển phương tiện cơ giới mà ở cả người điều khiển phương tiện thô sơ (như xe đạp, xe đạp điện), trong đó nhiều vụ tai nạn giao thông có liên quan trực tiếp tới việc sử dụng rượu, bia.

Thực trạng trên nếu xem xét dưới góc độ của đời sống xã hội là do ở các vùng nông thôn, miền núi, vùng sâu, vùng xa cũng như ở một số thành phố lớn vẫn có không ít người sử dụng xe đạp, xe đạp điện là phương tiện chính để



tham gia giao thông. Đồng thời, trong các hoạt động văn hóa, tín ngưỡng, phong tục tập quán thường thấy như đám cưới, đám hỏi, đám giỗ... vẫn còn phổ biến việc sử dụng rượu, bia và người dân sau đó đã điều khiển xe đạp, xe đạp điện để trở về nhà.

Về mặt kỹ thuật, tốc độ khi tham gia giao thông của xe đạp (12 km/h-20 km/h) hay xe đạp điện (tối đa 25 km/h theo quy định tại Thông tư số 39/2013/TT-BGTVT ngày 01/11/2013) đều ở mức trung bình thấp, ít có khả năng là nguyên nhân trực tiếp gây tổn thương, thiệt hại cho người và các phương tiện khác cùng tham gia giao thông. Tuy nhiên, đối với trường hợp điều khiển xe đạp, xe đạp điện tham gia giao thông khi đã sử dụng rượu, bia thì lại tiềm ẩn nguy cơ mất an toàn giao thông rất lớn cho chính bản thân họ và cho cả các phương tiện khác cùng tham gia giao thông. Trên thực tế đã xảy ra nhiều trường hợp các phương tiện cơ giới đường bộ vì tránh người điều khiển xe đạp, xe đạp điện tham gia giao thông có sử dụng rượu, bia đã va chạm với các phương tiện khác hoặc va chạm với hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông dẫn tới tai nạn giao thông.

Kinh nghiệm quốc tế cho thấy, nhiều nước đã có biện pháp xử lý người đi xe đạp có nồng độ cồn được thực hiện từ nhiều năm qua (Mỹ, các nước Châu Âu, Vương quốc Anh, Trung Quốc...) với các hình thức xử phạt nặng bao gồm phạt tiền, bị cấm lái xe đạp trong thời hạn nhất định và phạt tù tùy vào mức vi phạm nồng độ cồn trong máu hoặc khí thở.

Cần nhắc những hậu quả hết sức nặng nề về vật chất cũng như tinh thần của người dân do tai nạn giao thông gây ra trong đó có nguyên nhân từ việc sử dụng rượu, bia trước khi tham gia giao thông, Quốc hội đã ban hành Luật Phòng, chống tác hại của rượu, bia (Luật số 44/2019/QH14 ngày 14/06/2019). Vì vậy, từ ngày 01/01/2020, Luật Phòng, chống tác hại của rượu, bia chính thức có hiệu lực, nghiêm cấm toàn bộ hành vi điều khiển phương tiện giao thông (bao gồm cả xe đạp và xe đạp điện) mà trong cơ thể có nồng độ cồn. Để cụ thể hóa quy định của Luật Phòng, chống tác hại của rượu, bia, Chính phủ đã ban hành Nghị định số 100/2019/NĐ-CP quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ và đường sắt, trong đó đã quy định mức xử phạt vi phạm nồng độ cồn đối với cả người điều khiển xe đạp, xe đạp điện.

Bộ GTVT cho rằng việc chấp hành các quy định của Luật Phòng, chống tác hại của rượu, bia và việc thực thi nghiêm túc quy định xử phạt đối với các hành vi vi phạm của người điều khiển xe đạp, xe đạp điện tại Điều 8, Nghị định số 100/2019/NĐ-CP ngày 30/12/2019 của Chính phủ quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ và đường sắt là hết sức cần thiết, không những sẽ bảo vệ được an toàn cho chính người đang điều khiển xe đạp, xe đạp điện mà còn tránh gây ảnh hưởng và giảm thiểu rủi ro gây tai nạn giao thông đối với người, phương tiện khác cùng tham gia giao thông.

Trên đây là nội dung trả lời kiến nghị cử tri của Bộ Giao thông vận tải, Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Bình Dương thông báo kết quả đến Ủy ban Mặt trận Tổ quốc Việt Nam thành phố Thủ Dầu Một và thành phố Dĩ An, đề nghị Quý cơ quan thông tin lại cho cử tri được rõ.

Trân trọng./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Lãnh đạo Đoàn ĐBQH (b/c);
- Các vị ĐBQH;
- Lưu: VP, HN, 5S:9b. *20*

**TM. ĐOÀN ĐẠI BIỂU QUỐC HỘI
KT. TRƯỞNG ĐOÀN
PHÓ TRƯỞNG ĐOÀN**



Phạm Trọng Nhân

